

PROF. DR. PERSÁNYI MIKLÓS,

**a Liget Budapest projekt részét képező kert- és tájépítészeti feladatokat felügyelő
miniszteri biztos bevezető beszéde a liget park fórumon, 2016. november 24-én**

Tisztelt Megjelentek! Hölgyeim és Uraim!

A mai, harmadik Liget Park Fórumon, amely tematikus fórumként a második, talán már vagyunk abban a helyzetben, hogy nagyon részletesen ne kelljen elmondanunk a rendezvény céljait és technikai kereteit. Úgy látom, és öröömre szolgál, hogy bejáratódott, polgárjogot nyert a Ligetről szóló társadalmi párbeszédnek, érdekegyeztetésnek ez a műfaja. A ma ide érkezett meghívottak közül többen nem először jönnek, az előzményekből ők pontosan tudják, mire számítsanak.

Miniszteri biztosi működésem egyik sarkalatos célja, hogy a Városliget jövőjét érintő fejlesztések ügyében világosan beszéljünk. Folytassunk tényekre alapozott értelmes és tartalmas párbeszédet egymással, egy minél többek minél több igényét kielégítő, megújuló Liget érdekében. Azt akarom elérni, hogy ezekből a parkkal szemben megfogalmazott igazolható igényekből minél több beépülhessen a végleges tervbe, és az majd minél több Liget-használó közösséget szolgálhasson.

A párbeszéd, ahogy az előző fórumon, ma is a miniszteri biztosi feladatköröm által érintett területek egyikéről folyhat. Fontos dolgokról beszélhetünk. E feladatok kiterjednek a Városliget mint tájképi kert jellegű park helyreállítására, zöldfelületeinek növelésére és rehabilitációjára; a kert- és táj építészeti tervpályázat nyertesével, a Garten Stúdióval kötött szerződés lebonyolítására, és a Liget Budapest projekt keretében megvalósítandó parkfejlesztés megvalósításának felügyeletére.

A mai alkalommal a közlekedésre fókuszálunk – funkciókra és következményekre, igényekre és megoldási irányokra. A Városliget használhatóságát, parki szolgáltatási minőségét méretéből, elhelyezkedéséből, használói körének igényeiből adódóan ugyanis jelentős részben meghatározza a közlekedés mikéntje. A parkfejlesztés tervezésének kulcskérdése, hogy magában a Ligetben és annak peremén hol milyen utak vezetnek, azokon milyen és mennyi jármű halad át – milyen céllal és milyen hatásokat hagyva maga után. Ezekről lehet ma itt tájékozódni és álláspontot kialakítani.

A leginkább meghatározó tényező, amivel a tervezőknek szembe kell nézniük, az egy a Ligetet sok-sok éve két darabra szelő „sétány” forgalma; egy olyan „sétányé”, amely csak és kizárólag az

autóké. **Igen, a Városliget legnagyobb rákfenéje a Kós Károly sétányon érkező, mindent elárasztó, a Liget felét parkként használhatatlanná tevő gépkocsitömeg és a vele járó, az egészségre káros zaj- és levegőszennyezés.** Sokan, régóta vannak ezen a véleményen – aminek az igazolására hadd idézzek ide egy újsághírt:

„Környezetvédő csoportok évek óta követelik a Városligetet kettészelő és az M3-as autópálya bevezető szakaszának folytatásaként a Hősök terébe torkolló út lezárását a gépjárműforgalom elől.”

Ismerős és támogatható követelés ez? Nyilván, hiszen – idézem – *„A Főpolgármesteri Hivatal pályázatot hirdetett a Városliget forgalomcsillapítására. Ez nem csak a Kós Károly sétány lezárásáról szól, hanem az egész Városligetben kívánják korlátozni a behajtást. Sorompók és más fizikai akadályok felállítását fontolgatják még ebben az évben, természetesen néhány ligeti intézmény igényeit figyelembe véve. Ezután következhet majd a Kós Károly sétány hétvégi lezárása. S ha ez ugyancsak sikeresnek bizonyul, akkor esetleg hétköznapi napokon is bevezetik a korlátozásokat.”*

Hogy van ez? Ennyire egyszerű lenne? De nem, érdemes a cikket tovább olvasni. Természetesen feltételei is vannak a Kós Károly sétány lezárásának, nézzük csak, melyek: *„Gyűrűs szerkezetet kívánnak kialakítani, amely a Lágymányosi híd és a Hungária körút elkészültével valósulna meg. Ezután korlátozhatnák a Hungária körúton belül a forgalmat. Mindehhez szükség van az M0-ás és a dél-budai úgynevezett Egérút kiépülésére.”*

A történet ismerős; ami igazán érdekes, az a megjelenés dátuma. Ezek a sorok 1994 októberében jelentek meg, tehát épp 22 esztendővel ezelőtt... Időközben elkészült a Hungária körút, a Lágymányosi híd nem hogy áll, de azóta már új nevet is kapott, az M0-ás nagyjából már körülöleli Budapestet, és hát rég kiépült már az „úgynevezett Egérút” is Dél-Budán. Sőt a későbbi feltételként emlegetett M0-ás is kiépült, sőt már átvezet Budára is!

A Kós Károly sétányon pedig azóta is, minden áldott nap, autók tömegei hajtanak át. Mostanában csúcsidőben óránként kétezer.

A **Városligeti Építési Szabályzatban** mai állás szerint a Kós Károly sétány lezárásával szemben támasztott újabb feltételek szerepelnek. Legyen közúti felüljáró a Szegedi út és a Nagy Lajos király útja között, bővüljön 2x2 sávusra a Vágány utca, és épüljön 600 férőhelyes P+R parkoló a Mexikói útnál. A felüljáró fedezete azonban – muszáj leszögezni – még nem szerepel a Liget

Budapest projekt költségvetésében, de erre egyéb fontos közlekedésszervezési célok miatt is nagy szükség volna.

És persze gyakran felmerül az a kérdés is, **mit szólnának vajon a Kós Károly sétány lezárásához a budapestiek? Erre ma már ismerjük a választ: elfogadnák.** Egy idén nyáron az Ipsos által készített reprezentatív közvélemény-kutatás szerint a megkérdezett budapestiek 75%-a inkább örülne a sétány lezárásának, és csak 17%-a nyilatkozta, hogy inkább zavarná ez az intézkedés. Az utóbbiak 9%-a akkor békülne meg a lezárással, ha közvetlen összeköttetés létesülne az M3-as és a Vágány utca között. És ahhoz, hogy mindenáron át lehessen vágni autóval a Ligeten, a főváros lakosságának csak nagyjából 8%-a ragaszkodik. Ide kapcsolódik az Állatkerti körút forgalmának szabályozási igénye, és ezzel is összefüggésben a tömegközlekedés kérdésköre.

Hasonlóan fontos a ligeti parkolás kérdése: sokan ma ingyenes P+R parkolóként, vagy akár gépkocsi-tárolóként használnak olyan nagy értékű közösségi területeket, amelyek ennél sokkal jobb sorsra érdemesek – ez nyilván ugyancsak tarthatatlan.

A Városliget, mint nagyvárosi park jövőjéről gondolkodva a legfontosabbnak azt tartom, hogy sokkal kevesebb autót, és sokkal több természetet szeretnék. Nyilvánvaló, hogy ez a cél akkor érhető el, ha egyértelmű és jövőorientált szakmai válaszokat adunk a felvetett problémákra. Az autómentes városrészekre, pláne autómentes parkokra tömördek fenntartható példa áll rendelkezésre a világ más nagyvárosaiból. De még Magyarországról, sőt Budapestről is akad...

Egy másik fontos témakör a parkon belüli, és az itteni funkciókat kiszolgáló úgynevezett ráhordó közlekedés optimális megtervezése: ugyancsak sok szempont ütköztetését, egyeztetését igényli. A most asztalon levő, Garten Stúdió által preferált tervezési koncepció ennél a tervezési fázisnál is a parkot helyezi a középpontba. Itt a kiindulópont nem lehet más, mint hogy **a gépjárművek számára kizárólag a szigorúan vett célforgalom feltételei teremtdjének meg,** nyilván döntően gazdasági, parkfenntartási, intézményszolgálati célból, a megkülönböztetett járművek, a mozgáskorlátozottak számára biztosított közlekedési lehetőségekkel. Külön kérdéskör a mélygarázsok megközelítésének optimalizálása, a parkhasználat minél kisebb zavarásával – itt is, mint a többi közlekedési funkcionál, elsőbbséget kell, hogy élvezzen a „nyugodt Liget” ideája, a pihenőpark jelleg prioritása.

Aztán van egy olyan jármű, amelyet nem lehet zaj- és levegőszennyezés keltésével vádolni: ez a **kerékpár**, amelyiknek az elterjedése kifejezetten kívánatos. Egyszerűnek tűnik: aki biciklivel jön, biztosan nem termel kipufogógázt. Ám legalábbis vitára érdemes, hogy például a távolsági, „gyorskerékpározásnak” valóban a Liget rehabilitáción áteső belső területein van-e a helye? Vagy egy nagy forgalmú, gyors „sztráda” inkább a peremen vezessen, a park szívében pedig inkább csak a komótosabb hobbikerékpárosok kerekezhessenek.

Többek között ezek a gondolatok kerülnek ma terítékre, a szokott módon először tájékoztató előadások, prezentációk formájában – aztán az Önök hozzászólásai révén, amelyeket őszinte érdeklődéssel várok, munkatársaimmal együtt.

Silló Szabolcs, a Vibrocomp Kft. zajvédelmi szakértője kezdi, aki a Városliget zajvédelmi helyzetét mutatja be. Őt **Steiner Ferenc követi**, a Fővárosi Levegőtisztaságvédelmi Kft. - levegővédelmi szakértője mutatja be a Városliget vizsgálatát levegőtisztaságvédelmi szempontból. **Almássy Kornél**, a Budapest Közút Zrt. vezérigazgatója Budapest közlekedési fejlesztéseiről beszél, különösen arról, hogy a Városliget infrastruktúra fejlesztési feladatai nem érnek véget a Városliget határában, mert ezen fejlesztések csak akkor lehetnek eredményesek, ha ezek Budapest szintű megoldásokat mutatnak a közlekedési problémákra.

Bajzik Zsófia, a Városliget Zrt. projektigazgatója a Liget Budapest projekt közlekedési elemeinek bemutatásával folytatja a sort, és arról szól majd, hogy a jogszabályi háttér szerint a Liget Projektnek épületeket és parkot fejlesztő feladatai mellett, hanem deklaráltan sok közlekedés fejlesztési feladata is van, nevezetesen mélygarázs építések, környező úthálózat fejlesztés, busz és kerékpár sáv kialakítások, környező csomópont fejlesztések és Vágány u. fejlesztés, valamint midibusz, troli kiváltások. A Liget Budapestről Projektéről szóló döntésekből az olvasható ki, hogy a fejlesztések egyik fontos célja a Ligeten átmenő autó forgalom megszüntetése, a zéró emisszió elérése a parkon belül..

Az utolsó két megszólaló egyike **Ercsényi Balázs**, Főmterv Zrt. irányító tervezője, aki a Városliget közlekedés-fejlesztésének elképzeléseit ismerteti, végül állandó előadónk, **Szloszár György**, a Garten Studio Kft. ügyvezetője a Városligeten belül tervezett közlekedési változtatások konkrét tervezési feladatairól szól, kiemelve a megszűnő utakat, és új infrastruktúrális elemeket, nevezetesen kerékpár utak, gyalog utak, stb..

Átadom a szót Sándor Péternek, aki a mai megbeszélés levezetését magára vállalta.
